



Contrôler pour protéger Les coulisses d'un métier indispensable

Alors que la réglementation impose un contrôle des hayons élévateurs tous les six mois -selon l'arrêté du 1^{er} mars 2004 du Code du travail-, certaines entreprises ignorent encore leurs obligations. Chez GFS (35), bon élève de la maintenance préventive, la tournée de contrôle prend pourtant des allures de routine rodée. Reportage auprès de David Magnan, technicien franchisé chez Hydroparts Assistance.



2

2. Examen visuel, test dynamique... Chaque intervention dure trois quarts d'heure à une heure en moyenne.

3. Chez GFS (Ille-et-Vilaine), 236 véhicules (sur une flotte de 253 moteurs) sont équipés de hayons élévateurs.

4. Dans son « atelier mobile », le technicien a à portée de main toute une série de pièces détachées : fusibles, faisceaux électriques, flexibles,...

5. Au premier coup d'œil, David Magnan repère un câble mal attaché sous le châssis. Son intervention a permis d'éviter une panne.



3



4



5

Il est environ 9 heures lorsque David Magnan gare sa camionnette blanche frappée du logo Hydroparts Assistance devant l'atelier de GFS, en Ille-et-Vilaine. À l'intérieur, son « atelier mobile » débord de pièces détachées : fusibles, faisceaux électriques, flexibles, pompes, moteurs, ... Le matériel indispensable pour tenir le rythme d'un métier où l'urgence n'attend pas. « On ne sait jamais ce qu'on va trouver mais on doit tout pouvoir réparer », sourit-il.

UN MÉTIER RYTHMÉ PAR LA RÉGLEMENTATION

Depuis 2004, les hayons élévateurs sont considérés comme des appareils de levage et doivent, à ce titre, être contrôlés tous les six mois par un professionnel qualifié. Ce contrôle périodique -souvent méconnu ou négligé- est pourtant essentiel : c'est lui qui garantit la sécurité des conducteurs et la conformité des véhicules. Dans le cas où cet examen n'est pas réalisé, le chef d'entreprise s'expose à une amende de ●●●

6. Une charge d'une tonne est posée sur le hayon pour s'assurer de son bon fonctionnement.

●●● 3 750 euros multipliée par le nombre de salariés de l'entreprise, selon la société AFA Contrôle spécialisée dans les vérifications réglementaires. Le transporteur peut même voir cette sanction alourdie dans le cas où un accident corporel survient et que la VGP (Vérification Générale Périodique) n'a pas été réalisée : peine pouvant aller jusqu'à 5 ans d'emprisonnement et 75 000 euros d'amende. À ce risque financier et pénal s'ajoute le fait que l'assureur peut refuser de couvrir le chef d'entreprise au motif que la VGP n'a pas été réalisée.

« Beaucoup de transporteurs confondent contrôle et révision », explique David Magnan. « Le contrôle, c'est la sécurité. La révision, c'est l'entretien. » Et les conséquences d'un défaut peuvent être lourdes : immobilisation d'un camion, perte d'une journée de travail, voire accident grave.

Chez GFS, l'organisation est millimétrée. Chaque début de mois, le technicien reçoit un fichier listant les véhicules à contrôler : 253 moteurs, dont 236 équipés de hayons. Une flotte importante pour laquelle la maintenance préventive est non seulement une obligation mais un rouage essentiel de la productivité. « Nos véhicules font 30 livraisons par jour. Impossible de prendre du retard », insiste Stéphane Leroy, le directeur technique.

LE CONTRÔLE, GESTE PAR GESTE

Autour du camion du jour, David Magnan entame sa routine. Premier coup d'œil : un câble pend sous le châssis. « Ça, typiquement, c'est une panne évitable », commente-t-il en fixant la gaine avec un collier de serrage. Puis vient l'examen visuel complet : axes, arrêts, fixations, soudures, niveau d'huile. En tout, il y a 50 points de contrôle.

Le technicien graisse méthodiquement les huit axes de chaque côté du hayon. « Un coup de graisse, c'est rien... mais ça évite tellement de misères », glisse Dominique Bourry, responsable maintenance chez GFS depuis cinq ans, venu observer l'intervention. Suit le test dynamique : une charge d'une tonne est posée sur la plateforme. « On laisse dix minutes pour voir s'il y a une fuite ou un retard à la descente. » Ce matin-là, une électrovanne met trop longtemps à réagir. Verdict : elle devra être remplacée. Chaque anomalie est photographiée, chaque action consignée. À la fin du contrôle, un macaron autocollant scellera la date du prochain passage.



GFS, LE BON ÉLÈVE QUI FAIT FIGURE D'EXCEPTION

« GFS est l'un des clients les plus assidus », reconnaît David Magnan. Alertes automatiques, planification centralisée, audits internes : tout est pensé pour ne laisser passer aucun véhicule. Certains hayons de la

flotte ont ainsi plus de 20 ans. Mais cette rigueur, selon le technicien, est loin d'être généralisée. « Beaucoup ne connaissent pas la réglementation. D'autres la connaissent... mais ne la respectent pas. » Les accidents peuvent aussi survenir à cause d'un manque de vigilance parfois due à une insuffisance de formation des conducteurs ou à de mauvaises habitudes : surcharge, mauvaise position de la palette, hayon utilisé en pente ou même roulage avec la plateforme encore au sol. « Changer un bras de hayon, c'est 4 500

Les accidents peuvent aussi survenir à cause d'un manque de vigilance parfois dû à une insuffisance de formation des conducteurs ou à de mauvaises habitudes



7. À la fin de chaque contrôle, un macaron autocollant indique la date du prochain passage dans six mois comme le veut la réglementation.

8/9. Ce matin-là, David Magnan doit changer une électrovanne défectueuse.

10. Une matinée rythmée par des coups de fil incessants. « La semaine commence sur les chapeaux de roue ! », commente le technicien du réseau Hydroparts Assistance.



euros », rappelle David. Le coût d'un hayon élévateur peut lui osciller entre 7 000 et 8 000 euros, un prix auquel s'ajoutent des options selon les besoins du transporteur. Un investissement conséquent... qu'il faut préserver.

UN MÉTIER D'IMPRÉVUS ET DE DÉPANNAGES NOCTURNES

Technicien franchisé depuis onze ans, David Magnan, 49 ans, est le « pompier » du réseau Hydroparts Assistance en Bretagne. Ses semaines oscillent entre contrôles, maintenance et dépannages d'urgence. La nuit précédente, il a été appelé à minuit quinze pour un raccord hydraulique arraché par une bordure. Et pourtant, malgré les horaires chaotiques, les demandes pressantes et les coups de fil incessants qui rythment ses journées, David reste imperturbable. Une qualité indispensable lorsque la sécurité et le timing des livraisons dépendent directement de lui. « Les chauffeurs veulent qu'on intervienne vite... ●●●

11. GFS a opté pour une externalisation de la maintenance de ses hayons de élévateurs.



●●● et c'est normal. Mais rester calme, c'est ce qui permet de bien faire », confie-t-il, toujours posé même quand son téléphone n'arrête pas de vibrer dans sa poche. Une sérénité d'autant plus essentielle que la plupart des pannes sont électriques, domaine où l'erreur ne pardonne pas. Il insiste d'ailleurs : dans ce métier, l'électricité est fondamentale. Une compétence qui vient compléter son bagage initial : un bac pro mécanique véhicule industriel, obtenu avant ses seize années passées chez un carrossier constructeur. « Le hayon, c'est un métier d'expérience. Mais sans base en électricité, c'est compliqué. »

À cette maîtrise technique s'ajoute une autre règle d'or : la ponctualité. « Quand je dis que j'arrive dans l'heure, j'y suis. » Pour lui, être à l'heure, c'est déjà résoudre la moitié du problème. « Il faut aimer l'imprévu », dit-il en riant. « Et aimer se sentir utile. La nuit, quand un conducteur est coincé, on est un peu leur sauveur. »

Hydroparts Assistance, avec près de 30 franchisés et plus de 100 techniciens spécialisés en France, est le seul réseau national entièrement dédié à ce métier. Un réseau sur lequel s'appuient aujourd'hui de nombreux transporteurs pour externaliser leurs contrôles et gagner du temps.

LE SERVICE, AU CŒUR DU MÉTIER

Avant de quitter GFS, David Magnan envoie depuis son smartphone le rapport complet à l'exploitation avant de renseigner le carnet de maintenance du véhicule. Une dernière vérification du hayon, un dernier coup d'œil sur les axes graissés. Puis il referme son atelier roulant. Direction les Côtes d'Armor pour dépanner un transporteur de la Sarthe. Son téléphone sonne déjà. Les urgences n'attendent pas.

« Les journées sont sportives mais aucune ne se ressemble. C'est ça que j'aime », confie-t-il avant de démarrer. Un sourire, un salut de la main et son fourgon disparaît au bout de l'allée. Une autre intervention l'attend déjà. ●

FLORENCE FALVY



12. Titulaire d'un bac pro mécanique véhicule industriel, David Magnan a passé seize ans chez un carrossier constructeur avant d'intégrer Hydroparts Assistance voilà onze ans. Ce réseau national réalise en moyenne 50 000 interventions par an.

Hydroparts Assistance, avec près de 30 franchisés et plus de 100 techniciens spécialisés en France, est le seul réseau national entièrement dédié à ce métier.